



Samfundet S:t Erik
Stockholm

YTTRANDE
2016-11-15

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Yttrande över Utställnings-/granskningsförslag avseende detaljplan för nybyggnation av bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna, del av Södermalm 7:87 m.fl. Dnr 2014-12434

Samfundet har i tidigare yttrande 2016-06-22 avvisat förslaget till detaljplan och ifrågasatt att Stockholms stad går fram med ett planförslag för en så dyr och komplicerad bussterminal när de grundläggande dimensionerande förutsättningarna för den tänkta verksamheten inte bara är osäkra utan dessutom är föremål för förhandlingar där Staden är en av parterna? Samfundet undrade hur man så envist kan hålla fast vid en lösning som inte bara riskerar att bli obsolet redan innan den invigs, utan även rymmer så vanskliga tekniska svårigheter och dessutom låser fast utvecklingsförutsättningarna i ett av stadens mest attraktiva lägen för mycket lång tid framåt? Samfundet framförde vidare att de kostnader som planeras att läggas ned på bussterminalen i Katarinaberget skulle göra mycket bättre nytta om de användes till en nedgrävning av T-banan via Gamla Stan och Slussen. Då skulle ett befintligt säkerhetsproblem lösas. Förslaget till bussterminal i Katarinaberget innebär att ytterligare säkerhetsproblem adderas.

Det utställnings-/granskningsförslag som nu presenterats utgör i allt väsentligt en likadan lösning som den tidigare redovisade. I underlaget återfinns bland annat den PM som Landstingets trafikförvaltning ställt samman: "Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn", daterad 2016-02-03. Inte heller i det nu redovisade underlagsmaterialet diskuteras hur behovet av en bussterminal vid Slussen skulle påverkas för den händelse en Östlig väg- och spårförbindelse skulle realiseras inom den överblickbara planeringshorisonten.

Samfundet har noterat att Sverigeförhandlingens¹ uppdrag inkluderar att analysera och pröva möjliga finansieringslösningar för en östlig förbindelse i Stockholm och att Trafikverket har arbetat fram ett förslag där Södra länken och Norra länken knyts samman genom att vägen går i berget under Kvarnholmen, Saltsjön samt Djurgården och Gärdet. Därmed undviks temporära och permanenta intrång i Nationalstadsparken. Vid Sickla ansluts Östlig förbindelse mot Värmdöleden österut och västerut och vid Frihamnen respektive mot Lidingö/Hjorthagen anläggs södergående ramper. Tvärsparvägen förlängs från Sickla till Värtan och i ett eget tunnelrör. Från befintlig tvärbane-station i Sickla går tvärbanan parallellt och ansluter till Frihamnen. Anslutningen i Frihamnen möjliggör en fortsatt dragning av tvärbanan norrut till Rosten och/eller Odenplan. Inga stationer planeras mellan Sickla och Frihamnen vilket ger korta restider under Saltsjön. På sträckan planeras tre körfält i vardera riktningen mellan trafikplatserna Värtan och Värmdöleden. Två körfält är genomgående, medan ett körfält tillkommer respektive avgår vid trafikplatserna. Ett av körfälten reserveras för busstrafik i de fall kösituationer uppstår – ett så kallat dynamiskt körfält. På ramper anläggs separata busskörfält.

¹ <http://sverigeforhandlingen.se/uppdrag-ostlig-forbindelse/>

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundetsterik.se www.samfundetsterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Enligt Sverigeförhandlingen inleddes storstadsförhandlingar om förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg och Skåne den 8 februari. I denna förhandling ingår även Östlig förbindelse. Förhandlingar om medfinansiering har inletts med Nacka, Värmdö, Lidingö och Stockholm. Utgångspunkten är att staten är huvudman för Östlig förbindelse och att kommunerna är medfinansierare till skillnad från övriga objekt i storstadsförhandlingen där kommuner/landstinget är huvudmän. När förhandlingarna är klara vet man inte, men förhandlingarnas inställning är att de ska ske skyndsamt. Senast 31 december 2017 ska Sverigeförhandlingen slutredovisa sitt uppdrag till regeringen.

Parallellt med Sverigeförhandlingens arbete har Trafikverket i uppdrag att arbeta vidare med den sträckning som går i berg utan att göra intrång i Nationalstadsparken under byggtiden eller senare.

Samtidigt pågår arbete för att genomföra tidigare framförhandlat beslut om utbyggnad av bland annat tunnelbana till Nacka.

- Samfundet anser att de båda processerna Sverigeförhandlingen och planeringen av Slussenområdet, med den föreslagna bussterminalen i Katarinaberget, måste samordnas.
- Effekterna på Slussenområdets framtida trafikfunktioner av de förändringar i det överordnade trafiksystemet, som utreds och förhandlas inom ramen för Sverigeförhandlingen, behöver analyseras och redovisas. Hur påverkas behovet av en stor, dyr och riskfylld bussterminal i Katarinaberget? Hur påverkas andra trafiklösningar?

Samfundet har även tagit del av Lars Harms-Ringdahls (Mp), tidigare professor i riskhantering, bedömningar som redovisats i Sveriges Radio P4² och nu också i ett aktuellt yttrande över utställnings-/granskningsförslaget till detaljplan. Han anser att riskerna med en brand i bussterminalen inte är tillräckligt utredda och att rapporten om riskbedömning inte duger som underlag för de politiska besluten om bussterminalen.

Samfundet kan konstatera att det inte är särskilt ovanligt att bussar brinner. Enligt SP Sveriges tekniska forskningsinstitut³ råkar drygt 1 % av alla bussar ut för brandincidenter varje år. Det är 5-10 gånger vanligare att en buss brinner jämfört med en lastbil.

- Vi delar Lars Harms-Ringdahls uppfattning att stadsbyggnadsnämnden ska skjuta upp beslutet, och se till att en ny oberoende riskanalys görs.

Sammantaget anser Samfundet att beslut om detaljplan för bussterminal i Katarinaberget måste anstå till dess att resultat av Sverigeförhandlingen samt av en oberoende riskanalys kan överblickas. Under tiden behöver även förslaget att gräva ned T-banan via Gamla Stan och Slussen utredas!

För Samfundet S:t Erik

Monica Andersson
Ordförande

Susanne Ingo
Vice ordförande

Bilaga: Yttrande över förslag till Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, S-Dp/TDp 2014-12434. Insänt 2016-06-22

² <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=103&artikel=6511997=>

³ https://www.sp.se/sv/index/services/bus_fires/Sidor/default.aspx

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundetsterik.se www.samfundetsterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950



Samfundet S:t Erik
Stockholm

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Yttrande
2016-06-22

stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Yttrande över förslag till Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, S-Dp/TDp 2014-12434

Samfundet St Erik har tidigare ifrågasatt det framtida behovet av en stor och komplex bussterminal vid Slussen. Det gör vi fortfarande.

När Staden nu gör ett omtag, och redovisar ett nytt planförslag för att hantera den regionala busstrafiken till och från Nacka Värmdö i Slussenområdet, kan noteras att man i allt väsentligt valt samma upplägg som tidigare. Förslaget innebär att en bussterminal för 37 000 passagerare per dygn, med plats för 40 samtidigt uppställda bussar, ska sprängas in under Katarinaberget. Bussarna ska angöra den djupt liggande terminalen i vänstertrafik via en ny neråtlutande ramp från Stadsgårdsleden efter att ha korsat en flera filer på leden i en signalreglerad korsning. Stora ventilationsanläggningar för till- och frånluft ska byggas på olika platser i parkstråket söder om Katarinavägen och i murverket i anslutning till Saltsjöbanans station. Bussterminalen bedöms kosta 1 430 000 000 kr att anlägga.

Nu har dock förutsättningarna för dimensioneringen ändrats jämfört med det tidigare planförslaget eftersom en överenskommelse träffades under 2013 års Stockholmsförhandling som bland annat innebär att tunnelbanan ska byggas ut till Nacka, och att blå linje kopplas samman med Hagsätralinjen. Enligt planbeskrivningen har landstingets trafikförvaltning utrett *Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn* med tidsperspektivet år 2050. Man utgår ifrån ett förändrat tunnelbanesystem där delar av resandet från ostsektorn, då främst från Nacka, tas om hand av blå linje medan resande från Värmdö tas om hand av röd och grön linje. Detta på grund av att blå linje till Nacka bör ha ett kapacitetsutrymme för framtida resandeökningar, vilket den inte får om all busstrafik från ostsektorn skulle ansluta till blå linje. Med en bussterminal i Slussen skapas fortsatt bra restider från Värmdö till hela innerstaden. Om restiderna försämras från Värmdö finns risken att fler kommer att åka bil, vilket innebär en försämring ur miljösynpunkt samt framkomlighetsproblem som följd, främst på Värmdöleden och Stadsgårdsleden, väg 222. Slutsatsen som anges är att Slussen fortfarande anses vara den lämpligaste platsen att för en ny terminal i kombination med en ny bussterminal vid Nacka Centrum.

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundetsterik.se www.samfundetsterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Denna redogörelse återges i planförslaget.

Den första juni, ungefär två veckor efter det att Stadens samråd om ny bussterminal vid Slussen inletts, redovisade Sverigeförhandlingen en *Lägesrapport till regeringen avseende förhandling om åtgärder i storstäder och järnväg i norra Sverige*. Rapporten innehåller bland annat en redogörelse för förhandlingar och utredningar rörande två alternativ för en Östlig Förbindelse i Stockholms vägnät för att förbinda Södra och Norra Länken via en tunnel för bil- och busstrafik. Där redovisas också möjligheter och kostnader för att samförlägga spårtunnel parallellt med vägtrafiktunneln. Sverigeförhandlingen redovisar att man avser fortsätta förhandlingen utifrån ett av de studerade alternativen, bergtunnelalternativet.

Det säger sig självt att en ny kapacitetsstark buss- eller spårförbindelse mellan Nacka och Östermalm skulle komma att påverka kollektivtrafikflödena till och från Nacka/Värmdö på ett väsentligt sätt. En rejäl översyn av kollektivtrafikens linjestreckningar skulle bli nödvändig.

Samfundet häpnar. Hur kan Stockholms stad gå fram med ett planförslag för en så dyr och komplicerad bussterminal när de grundläggande dimensionerande förutsättningarna för den tänkta verksamheten inte bara är osäkra utan dessutom är föremål för förhandlingar där Staden är en av parterna? Hur kan man så envist hålla fast vid en lösning som inte bara riskerar att bli obsolet redan innan den invigs, utan även rymmer så vanskliga tekniska svårigheter och dessutom låser fast utvecklingsförutsättningarna i ett av stadens mest attraktiva lägen för mycket lång tid framåt? Är planförslaget i själva verket en bricka i ett förhandlingsspel? Det känns inte seriöst.

Planförslaget avvisas.

De kostnader som planeras att läggas ned på bussterminalen i Katarinaberget skulle göra mycket bättre nytta om de användes till en nedgrävning av T- banan via Gamla Stan och Slussen. Då skulle ett befintligt säkerhetsproblem lösas. Förslaget till bussterminal i Katarinaberget innebär att ytterligare säkerhetsproblem adderas. Märkligt!

För Samfundet S:t Erik

Monica Andersson
Ordförande

Susanne Ingo
vice ordförande

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundeterik.se www.samfundeterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950